[Comisión de Turismo](#)
S/C

Versión Taquigráfica N° 536 de 2016

DELEGACIÓN

Dirección Nacional de Medio Ambiente y Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 18 de mayo de 2016

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Constante Mendiondo, Vicepresidente.
MIEMBROS:	Señores Representantes Elisabeth Arrieta, Ruben Bacigalupe, Andrés Carrasco y Mathías Dutra.
DELEGADO DE SECTOR:	Señor Representante Paulino Delsa.
INVITADOS:	Por la DINAMA, ingeniero Alejandro Nario (Director); por el MTOP ingeniero Carlos Colom (Gerente coordinador de planeamiento y proyectos portuarios).
SECRETARIA:	Señora María Elena Morán.

SEÑOR PRESIDENTE (Constante Mendiondo).- Habiendo número, está abierta la reunión.

El primer punto de orden del día “Presidente. Elección” vuelve a prorrogarse.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee)

El asunto entrado refiere a una invitación de la biblioteca al acto inaugural de las celebraciones de sus doscientos años, para el día jueves 26 a la hora 11 y 15.

Sugiero que se les envíe una nota saludando y agradeciendo la invitación, aclarando que los integrantes de esta comisión somos del interior y que estamos justamente en un período de trabajo en los respectivos departamentos.

(Apoyados)

——Tiene la palabra el señor diputado Bacigalupe, para informar sobre la reunión de Camtur en San José.

SEÑOR BACIGALUPE (Ruben).- Fuimos a la reunión en representación de la Comisión.

Hubo una presentación por parte del gobierno departamental de San José, fundamentalmente por parte del doctor Hugo Ceretta, que es el asesor en turismo de la intendencia; en el mes de agosto deja su cargo y no sabemos quién asumirá. En realidad, esta persona ha hecho un buen trabajo, teniendo en cuenta que San José, más allá de tener muchos kilómetros de costa, en turismo no tenía un crecimiento importante y en este tiempo sí lo ha tenido.

Por supuesto que estaban presentes también la Cámara Uruguaya de Turismo y representantes del Ministerio de Turismo. Expusieron los alcaldes, tanto de Ecilda Paullier -allí tienen el balnerario Boca del Cufré y se trató el tema de la escollera a pedido de las fuerzas vivas, para que se tuviera en cuenta el crecimiento que dicho balneario ha tenido en base a la escollera-, como el alcalde de Libertad, a quien le corresponde el balneario Kiyú, que también ha tenido un fuerte crecimiento en estos últimos cinco años. Además, hubo exposiciones de cinco minutos realizadas por fuerzas vivas y por operadores turísticos particulares, como es habitual.

La posición de la cámara es la que hemos escuchado en estos tiempos, sobre temas que vienen planteando desde hace mucho tiempo -en definitiva, son cosas que hemos conversado aquí varias veces-; a nosotros también nos hicieron hablar, sobre todo la Cámara Uruguaya. Dijimos que estábamos trabajando en todos los temas que ellos han planteado, pero que muchos requieren de la intervención de organismos estatales y acuerdos entre los partidos políticos para sacar adelante algunos temas y tampoco era mucho el avance que nosotros podíamos dar.

En definitiva, quedamos en que la comisión queda abierta a todo tipo de planteos, tal como lo hemos hecho hasta ahora, y contamos también las experiencias vividas en las recorridas realizadas por Maldonado, Rocha y Río Negro. También comentamos que la idea es seguir recorriendo diferentes departamentos para conocer la realidad de cada uno de ellos y las inquietudes de los operadores turísticos y de los municipios que tienen mucho que ver con el avance del turismo.

La próxima reunión, según lo que me dijeron, va a ser en Colonia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos al señor diputado Bacigalupe. Nosotros tendríamos que estar siempre en esas reuniones.

Relacionado con el planteo de la Camtur, podemos decir que teníamos dificultad en el abordaje de ese tema.

Por otro lado, llamamos por teléfono y ayer hicimos una nota al presidente del BPS, para comunicarle que en alguna oportunidad vamos a convocarlo.

Además, se envió la versión taquigráfica al ministro de Economía y Finanzas para acordar una comparecencia a la comisión, relacionada con todos los planteos que tienen que ver con lo tributario y con las tarjetas.

Hoy teníamos para plantear la oportunidad de convocar a la ministra de Turismo, para que haga un balance de la temporada que terminó en marzo luego de Semana de Turismo y otros que están relacionados con Camtur.

Supongo que una vez que nosotros podamos hacer conocer a esos organismos en la comisión los planteos de Camtur, vamos a poder tener alguna idea más acabada para convocarlos, ya que sus autoridades nos están pidiendo entrevista y hoy no tenemos mayor información para brindarles. También les hicimos saber por medio de una nota que la oportunidad no sería esta.

Debemos agregar que todo el trabajo en torno a las plataformas digitales se viene realizando en a la Comisión de Innovación, Ciencia y Tecnología, a la que nosotros estamos invitados los días lunes a la hora 17. La Comisión de Turismo y la de Transporte y Obras Públicas pidieron integrarse. Entonces, por el momento no tendremos oportunidad de recibir a la Cámara Uruguaya de Turismo.

Dicha comisión trata temas de tecnología y va a ser interesante concurrir. Están recibiendo delegaciones académicas y con mucho conocimiento, que ayudan a tener una visión que va mucho más allá de nuestra comisión, porque las plataformas digitales se están instalando en la vida del país, en la economía, en servicios, etcétera. Hay plataformas digitales que son de economía colaborativa, pero hay otras que son de lucro puro. Reitero: me parece que sería una buena cosa que pudiéramos concurrir.

De todas maneras, nos están haciendo llegar las versiones taquigráficas de la Comisión de Innovación, Ciencia y Tecnología y se pidió también la de las comisiones de Hacienda y de Constitución.

Estuve hablando con algunos colegas que estaban en desacuerdo con algunos puntos del proyecto a estudio de la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración sobre el corredor inmobiliario. Vamos a tener que ver la forma de trabajar este tema. Quizás sería bueno ponerlo como un punto del orden del día de la siguiente reunión.

SEÑOR CARRASCO BRIOZZO (Andrés).- La bancada del Partido Independiente se reunió con actores inmobiliarios y, básicamente, estaban de acuerdo con el proyecto de corredor inmobiliario que hoy está a estudio de la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración. Eso fue lo que nos trasmitieron; puntualmente, se reunieron con el diputado Radío y nos dejaron material al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me quedó claro que era otra cámara y por eso me sorprendió. Ellos dicen que en el proyecto habían quitado obligaciones de garantía.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth).- Tengo la misma opinión que el diputado Carrasco en cuanto a que los actores organizados en distintas gremiales relativas a la actividad inmobiliaria, están a favor de la ley. Eso no quiere decir que el proyecto no esté sufriendo, de repente, alguna modificación en el proceso de su estudio y quizás las manifestaciones del diputado Mendiondo se refieran a alguna observación que tienen.

En general, hay un espíritu favorable al proyecto. En Maldonado -coincidirá tal vez el señor diputado Carrasco conmigo- hay permanente insistencia sobre nosotros de parte de los sectores vinculados a la actividad inmobiliaria, por la necesidad de contar con una ley que regule la actividad, la comúnmente llamada ley del corredor inmobiliario, fundamentalmente para luchar contra la informalidad y aspectos del negocio que escapan de la legalidad al no existir este marco.

Reitero: este es un proyecto de ley que viene del período pasado, que había quedado en suspenso, que ahora se ha retomado y las observaciones que le han realizado al señor diputado Mendiondo quizás obedezcan a algunas modificaciones o cambios que estén en marcha. Me parece que esta comisión tiene que estar atenta a este tema, que es de suma importancia para la actividad turística.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quizás para el orden del día de la próxima reunión podríamos tratar cómo abordar el asunto del corredor inmobiliario y yo aportaré el dato de cuál fue la entidad gremial que realizó cuestionamiento al respecto, para encontrar la forma de encaminar el tema.

(Ingresa a sala el director nacional de Medio Ambiente y el gerente coordinador de Planeamiento y Proyectos Portuarios del MTOP)

——La Comisión da la bienvenida al director nacional de Medio Ambiente, ingeniero Alejando Nario, y el gerente coordinador de planeamiento de proyectos portuarios, ingeniero Carlos Colom.

SEÑOR BACIGALUPE (Ruben).- El tema de la escollera Boca del Cufré es recurrente. En estos días, se ha hablado mucho del tema, pero se viene considerando desde hace años.

Hicimos un pedido de informes a los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Como no hemos recibido respuesta, la idea es conversar acerca

de las acciones que estaría tomando el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ante la intimación judicial que ha tenido con respecto a este tema.

Quisiera saber qué piensa hacer la Dinama y qué arrojaron los estudios que realizó la Facultad de Ciencias -a pedido del Ministerio- sobre la costa. ¿Hay algún informe sobre esta escollera?

SEÑOR NARIO (Alejandro).- Esta es una película que lleva bastante tiempo, desde el año 1994 cuando el Ministerio tomó una posición con respecto a la necesidad de que la obra contara con los permisos y los estudios ambientales y a la afectación que eso generaba sobre el entorno de la construcción.

En lo que hace a la última parte de la película, sobre fines del año 2015, habíamos intimado al Ministerio de Transporte a que nos presentara cuáles eran las acciones que iba a tomar. Paralelamente, se recibió una actuación del Poder Judicial con relación a una demanda que habían realizado algunos vecinos de la zona que se vieron afectados por la construcción. Se intimaba al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a tomar acciones propendientes a la restauración de la situación ambiental, en función de las directrices o acuerdos que tuviera con el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

Frente a esta situación, coordinamos una reunión con el director nacional de Hidrografía, Jorge Camaño, quien no pudo asistir por razones personales. Sin embargo, autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos plantearon una estrategia. En su momento, se había acordado hacer un refulado de arena, es decir, un pasaje de arena de un lado hacia el otro, en función de la retención del material que había del lado este de la escollera. Esta operación era complicada porque había que hacer una ventana de tiempo. Luego, el Ministerio de Transporte nos planteó la posibilidad de hacer una intervención definitiva hasta el punto de equilibrio donde se ve que llega la arena, de manera de que deje de ser una barrera el transporte litoral de arena hacia las costas de Colonia.

Los equipos técnicos hicieron una evaluación general del proyecto y se concluyó que esa propuesta era positiva para la recuperación de la costa de Colonia. Además, se acordó realizar un seguimiento en cuanto a cómo la dinámica costera iría evolucionando en función de la intervención.

Amén de eso, que se notificó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se aclaró que cualquier obra concreta necesitará de un estudio de impacto ambiental, que deberá ser presentado para su aprobación ante la Dirección Nacional de Medio Ambiente. O sea que más allá de la evaluación general de la intervención que hicieron los técnicos de la Dinama, se solicitó que cualquier intervención concreta que se quiera hacer deberá contar con un estudio de impacto ambiental. Esa es la fase en la que estamos.

Se ha hecho un llamado para esas obras. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas podrá explicar más detalladamente en qué etapa está. Acordamos que cuando el proceso esté definido, deberemos ver los plazos de manera de no afectar la actividad turística estival y generar esa ventana en la que no puede haber intervenciones para no afectar las actividades que se realizan en ambas márgenes de la desembocadura.

SEÑOR COLOM (Carlos).- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía, está llevando adelante el proceso administrativo para la contratación de la empresa que va a realizar la obra.

La obra consiste en el retiro de aproximadamente los últimos ciento cuarenta metros de la escollera. Se trata de retirar la escollera hasta la línea de la costa actual. Tanto la Dirección Nacional de Hidrografía como la Dirección Nacional de Medio Ambiente -sin perjuicio de los estudios que se vayan a realizar-, consideran que esta obra permitirá mejorar el pasaje de arena que se ve interrumpido por la presencia de la escollera, lo que genera acumulación en la margen del lado este, de San José, y erosión en la margen del lado oeste, de Colonia. Esa obra va a facilitar y a aumentar el transporte litoral y, a la vez, no va a afectar negativamente alguna de las mejoras que generó la obra del lado de San José, en la medida en que se fue generando una playa con un ancho, volumen y perspectiva en cuanto a cantidad de arena que es atractiva. Esas bondades no se van a perder.

Como toda intervención costera, los análisis de la mecánica son complejos. Simultáneamente, a través de la Facultad de Ingeniería y del Instituto de Mecánica de los Fluidos e Ingeniería Ambiental -Imfia-, se está realizando una serie de estudios y modelaciones que permitirán ir teniendo, con el paso del tiempo, un

conocimiento bastante profundo acerca de cómo se irá comportando la costa, ya no en el escenario actual -que conocemos por la fuerza de los hechos y por el tiempo en que está esta escollera-, sino en el escenario del retiro de aproximadamente ciento cuarenta metros finales de escollera.

Esos estudios permitirán tener un modelo en un plazo relativamente breve, pero habrá que alimentar y calibrar con el tiempo. Lo que está previsto es realizar una serie de perfiles transversales a la costa, tanto del lado este como del oeste, en un ancho de playa bastante extendido, inicialmente cada tres meses del primer año y, luego, cada seis meses del segundo año. Después, esto se tiene que realizar con una periodicidad mayor, de forma tal de no solo quedarnos con los modelos teóricos que muchas veces pueden tener aproximaciones o no reflejar totalmente la realidad, sino de ir monitoreando. Si hubiera que tomar alguna medida complementaria, lo haremos; hoy no está prevista, pero esa mecánica de estudio nos permitirá abordar el problema con mayor rigor.

SEÑOR NARIO (Alejandro).- Con respecto a la modelación que habíamos contratado a la Facultad de Ingeniería, eso era un trabajo sobre la costa y, si bien iba a estudiar esa zona, no tenía el nivel de detalle que ahora se acordó, mediante el trabajo de seguimiento. En la resolución que elaboramos, hacemos mención a eso. En realidad, la idea es hacer un seguimiento de la evolución en conjunto para tomar medidas en caso de ser necesario. Esto no se ve necesariamente como la solución final, sino como una intervención en el sentido positivo respecto al ambiente. Hay que hacer un monitoreo. Eso será necesario o no en función de la evolución o de otro tipo de intervenciones. En principio, parecería que no habrá que hacerlo, pero tampoco está descartado.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Qué inversión se necesita para realizar la primera intervención?

SEÑOR COLOM (Carlos).- Contabilizando posibles imprevistos que podemos tener desde el punto de vista contractual -que no se tienen que dar necesariamente-, estamos hablando de aproximadamente $ 40.000.000.

SEÑOR BACIGALUPE (Ruben).- Nosotros estuvimos reunidos con Jorge Camaño, con el intendente de San José y con las fuerzas vivas del departamento, por lo que conocemos cuál es la idea. Hay algo que no me queda claro. Recién se dijo que se estaba llamando a licitación, pero a su vez se necesita un estudio de impacto ambiental. ¿Está pronto o se está realizando? Sin el estudio no se puede comenzar a hacer ninguna intervención. Esto es lo que dejó plasmado hace un año la señora ministra, cuando concurrió a la comisión. No me quedó claro ese tema.

SEÑOR NARIO (Alejandro).- El llamado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas al que se refirió el señor diputado es es para el conjunto. Ya hubo una intervención sin el análisis ambiental: no va a haber dos, eso es seguro. Por lo tanto, lo primero que tiene que hacer la empresa es el estudio de impacto ambiental del proyecto que tenga. Una vez presentado el estudio, recién después de que esté aprobado y tenga la autorización ambiental previa podrá empezar a hacer actividad ahí.

Por eso dije que una de las cosas que estamos viendo con el Ministerio de Transporte es la ventana de cuándo hacerlo, porque obviamente que entre que hace el estudio, lo presenta y comienzan las obras es probable que no se llegue a tener ningún tipo de actividad antes de la próxima temporada estival. Pero no va a haber ninguna actuación sin un estudio ambiental correspondiente y todo el proceso administrativo que ello involucra.

SEÑOR CARRASCO BRIOZZO (Andrés).- ¿La licitación sale sin el estudio de impacto ambiental y posteriormente la empresa adjudicataria tiene que realizar el estudio de impacto ambiental y no el plan de gestión ambiental de la ejecución? Eso es lo que entendí. ¿Es correcto?

SEÑOR NARIO (Alejandro).- En realidad, es el procedimiento que lleva cualquier tipo de intervención. Desde el punto de vista de la Dinama y del Mvotma, el proceso de licitación no es algo que nos competa. Desde el punto de vista de la Dinama, lo que va a haber es un proyecto que alguien va a presentar, va a ser analizado desde el punto de vista ambiental. Si es aprobado, se le dará autorización ambiental previa y, en esa instancia, se exigirán condiciones -como se hace en toda

resolución ministerial- estableciendo cómo debe ser la operación, qué precauciones se deben tener desde el punto de vista ambiental, y dependiendo del tipo de proyecto, en algunos casos se le puede exigir al proponente que presente un plan de gestión de operación. Esa es la secuencia de los procedimientos administrativos de la Dinama y es la que va a tener esto. Más allá de eso, el Ministerio está haciendo un llamado a licitación donde incluye lo mismo que en otras obras que hace; básicamente, en todas las que son en la costa es similar: hace un llamado y quien gana sabe que entre sus responsabilidades está presentar todos los permisos ambientales necesarios para hacer esa obra; si no, no puede empezar.

SEÑOR COLOM (Carlos).- En realidad el proceso administrativo que estamos inicialmente siguiendo es el de una contratación directa, por razones de urgencia, en función de dos motivos.

Por un lado, hubo una empresa que hace cerca de un par de años -soy malo para las fechas- hizo un pequeño trasvase de arena del lado este al lado oeste. Eso nos permitió aquilatar bastante las dificultades de ese trabajo. Siempre es muy complejo trasvasar arena, porque es complejo cómo depositarla del otro lado y también cómo tomarla del lado que hay acumulación, porque hay que trabajar en zonas no solo no protegidas, sino de rompientes. O sea, es mucho más fácil dragar en zonas totalmente abiertas o en recintos protegidos. Pero la empresa que trabajó en eso nos hizo una propuesta que pareció interesante, inclusive, en cuanto a los costos planteados.

Y por otro lado, hay una resolución judicial de primera instancia, que si bien por determinados motivos el Ministerio la apeló, nos obliga a restituir, en un plazo de ciento ochenta días, las condiciones ambientales en el lugar. O sea, es una resolución que para nosotros es un hito muy importante porque, independientemente de cualquier opinión, nos obliga. Eso hizo que estemos procurando manejar los menores tiempos posibles desde el punto de vista de la contratación, a efectos de ejecutar la obra. Como dijo el ingeniero Nario, en cualquier caso es una condicionante que la empresa tiene que efectuar el estudio ambiental y presentarlo ante la Dinama, y no puede ejecutar obra alguna hasta tanto no esté el fallo dicho organismo. O sea que en ese aspecto no vamos a alterar nada de lo que no debamos alterar.

Cuando mencioné la realización de relevamientos de perfiles y todo un plan de seguimiento, también es sin perjuicio de lo que la Dinama nos imponga como plan de monitoreo. Tal vez nos estamos anticipando, pero en este tipo de obras hay que estar midiendo constantemente perfiles, estar extrayendo granulometría, o sea, estar viendo cómo es la mecánica de transporte litoral. Y a veces hay que mirarlo a largo plazo, porque es una mecánica que no es un poquito todos los días, sino un tanto cuando hay determinados temporales, hay transportes netos, transportes brutos; en fin, es todo un tema de abordaje complejo por el cual, precisamente, ya en este momento no quisimos quedarnos simplemente con los modelos, por lo cual, parte del asesoramiento que nos está brindando la Facultad de Ingeniería tiene que ver con cómo hacer un plan de medidas que puedan servir en forma regular para visualizar el comportamiento de la obra.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth).- Quiero plantear algunos puntos relativos a este tema.

Ya se ha dicho aquí que hace poco menos de un año, cuando estuvo el ingeniero Nario con la señora ministra en la Comisión, se mencionó el estudio que se estaba haciendo en convenio con la Facultad de Ingeniería. En aquel momento, si mal no recuerdo, se estimaba que para fines del año 2015 el estudio estaría finalizado y nosotros expresamos interés en conocerlo. Entonces, quisiera saber si ese estudio está totalmente finalizado. En ese caso, me gustaría que se hiciera llegar el informe respectivo a la Comisión.

Asimismo, recuerdo que en aquel momento la señora ministra habló de la conformación, por parte de los Ministerios de Vivienda y de Transporte y Obras Públicas, de una comisión técnica especializada para estudiar la costa, desde Nueva Palmira hasta el Chuy, en lo que respecta a las directrices costeras y a su situación ambiental. Quisiera saber si esa comisión ha funcionado, quiénes la han integrado y qué avances ha tenido.

Con respecto al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y a lo que estamos hablando de la escollera Cufré, hay algo que no me queda claro. Al comienzo de esta reunión entendí que estábamos en medio del proceso de licitación. Sin embargo, ahora se nos informa que, por razones de urgencia, se va a ir a un sistema de

contratación directa. Entonces, quisiera que nos aclararan más específicamente cuál va a ser el procedimiento completo de contratación.

La otra pregunta tiene que ver con si se está llamando a licitación para ejecutar una obra sobre proyecto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, o la empresa oferente es la que debe ofrecer la solución. Me queda claro que después, cualquiera sea la solución adjudicada, el proyecto deberá cumplir sus requisitos con la Dinama, en cuanto a la evaluación correspondiente de impacto ambiental. Pero lo que nos estamos preguntando es qué se está licitando. ¿Se está licitando una solución técnica propuesta por el Ministerio o las empresas oferentes deberán ofrecer soluciones técnicas y el Ministerio, en base a qué va a optar por alguna de ellas?

Aquí se ha hablado de posibles soluciones que se han ido conversando y, por lo tanto, me gustaría saber con quién, con qué empresas y en calidad de qué el Ministerio está intercambiando con tales o cuales empresas.

SEÑOR NARIO (Alejandro).- Lo que se mencionó en la conversación anterior y quizás no quedó claro fue que la primera fase estaría finalizada en 2015, que era el relevamiento más general. Si bien el trabajo no está finalizado, puedo averiguar en qué etapa está y hacer llegar a la Comisión lo que esté pronto.

Respecto a la comisión para estudiar la costa, el planteo no era para los estudios ambientales asociados a la costa, sino para buscar un mecanismo de abordaje de los problemas de erosión costera, sobre todo en aquellos casos en que había necesidad de inversiones en infraestructura grande. Hemos venido trabajando; ahí estuvieron el director de Hidrografía y su equipo; el director de Ordenamiento Territorial; y también quien habla, todos con técnicos. Estamos en la versión final de cómo sería la metodología de abordaje de los problemas costeros, es decir, cuando aparece un problema, definir si debe ser resuelto por las intendencias, a nivel nacional o de forma integrada. Hay todo un diagrama de flujo que venimos terminando que pienso que en no más de un mes debería estar pronto como para presentar a los ministros a los efectos de tener su aprobación.

Básicamente, fue una preocupación planteada a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que muchas veces no tenía herramientas para la priorización. Como los recursos no son infinitos y las obras en la costa son muy caras, la idea era plantear un mecanismo de cómo racionalizar y discutir esos temas, las intervenciones y los roles de cada actor en esas intervenciones, porque históricamente el Ministerio de Transporte tenía un rol, después se creó un área de Medio Ambiente en un Ministerio, a su vez, las intendencias también han tenido un rol, y todo eso generaba un ruido. Entonces, la idea era buscar una racionalidad en el abordaje y el aporte desde cada especificidad.

Eso está terminando. Hubo un decreto presidencial que estableció esa comisión y va a haber un informe a la brevedad de cómo abordar esos temas.

SEÑOR COLOM (Carlos).- Respecto al procedimiento de contratación, lo que comenté hace un momento es una propuesta que la Dirección de Hidrografía acaba de someter al señor ministro, quien podrá resolver en uno u otro sentido, naturalmente, en el ámbito de sus potestades.

Desde el ámbito de la Dirección de Hidrografía nos parece imprescindible acortar tiempos, en atención a tener la posibilidad de hacer la obra en el corriente año, sin perjuicio de que somos conscientes de que, llegada la temporada estival, si la obra no ha terminado, deberemos someterla a una veda, dejando el obrador y la zona de obra libre a fin de no afectar la actividad turística. Esto mismo sucede en los puertos, donde estamos acostumbrados a que las obras que se estén haciendo en el mes de diciembre, se suspenden, se desmantela todo lo básico del obrador y se sigue en el mes de marzo o después de Turismo, según las circunstancias.

En ese escenario, la descripción de la obra es muy sencilla: es desmontar los últimos 140 metros de escollera. A veces se conversa con las empresas. En este caso, tuvimos una propuesta por parte de la empresa que luego de un procedimiento licitatorio fue contratada para trasvasar la arena desde la costa de San José a la de Colonia con respecto a los procedimientos constructivos, no al proyecto en sí. Insito en que se trata de un proyecto muy simple, ya que hay que retirar los últimos 140 metros y reconstruir el morro de espigón, aproximadamente donde hoy está la línea de costa. Entonces, lo que se discuten son los procedimientos

constructivos de la empresa, en función de la experiencia, la expertis, que tiene por haber trabajando en el lugar y darse la cabeza contra la pared por los problemas existentes. Se hizo una propuesta con determinados procedimientos constructivos que implican, incluso, la colocación de la piedra que se saca de la zona a retirar, contra la parte de espigón o de escollera que va a quedar, que son aproximadamente 260 metros. Eso implicará un ensanchamiento del coronamiento por el cual ahora transita la gente. Tenemos que generar un buen equipamiento a todo ese coronamiento, porque va a ser una suerte de plaza, como lo es hoy, que ingresa al río, con muy buen paisaje, y nos interesa que siga estando así.

Toda esa propuesta que se discutió con la empresa es la que hemos comenzado a tramitar y está sujeta a la consideración del señor ministro, como una contratación directa, con las excepciones a las que habilita el Tocaf. Por tratarse de una contratación directa por razones de urgencia también hay que someterla a consideración del Ministerio de Economía y Finanzas para que la convalide. También será enviada al Tribunal de Cuentas para que haga observaciones si lo entiende necesario. Lo primero que debe hacer la empresa si se la contrata es un estudio ambiental. Si no se hace ese estudio y no se atienden las observaciones de Dinama, no podrá ejecutarse nada.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth).- En definitiva, la empresa que está trabajando hizo una propuesta que fue puesta a consideración del ministro. ¿Cómo se llama la empresa?

SEÑOR COLOM (Carlos).- La empresa se llama Miller y compañía. Pero en este momento no está trabajando. No puede ejecutar ninguna obra porque no ha sido contratada.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth).- ¿Pero hizo una propuesta?

SEÑOR COLOM (Carlos).- Planteó una propuesta que nosotros entendimos de recibo e ingeniosa; hicimos un análisis técnico y de costos y nos parece solvente.

SEÑOR BACIGALUPE (Ruben).- Una de las preocupaciones existentes es la navegabilidad del arroyo, fundamentalmente, en la parte del ingreso, porque esta escollera fue construida para buscar en el futuro un lugar de resguardo para embarcaciones y un crecimiento en los deportes náuticos.

SEÑOR COLOM (Carlos).- Voy a hacer algún comentario con respecto a la navegabilidad. Para garantizar la navegabilidad en una desembocadura como la del arroyo Cufré se requeriría de dos escolleras. Sería una situación similar a la de Riachuelo, en el departamento de Colonia, o en la desembocadura del arroyo Las Vacas, en Carmelo. Si la obra a la que hoy estamos planteando desmontarle los últimos 140 metros tuvo como objeto dar navegabilidad al arroyo -creo que fue así-, estaba incompleta. Si bien la obra domesticó un poco la deriva del arroyo Cufré, con los fenómenos de transporte del litoral -más allá de que uno identifica un transporte neto que es el que va del lado de San José al de Colonia, hay arena que viaja de este a oeste y también de oeste a este-, basta un temporal de determinadas características para que empeoren las condiciones de un día para otro. Con el retiro de los últimos 140 metros de escollera -parte de los estudios que estamos haciendo podrán decir algo más- no se va a cambiar mayormente el comportamiento del arroyo en su desembocadura. No creemos que con la situación actual ni con la que habrá luego, con 140 metros menos, se pueda garantizar la accesibilidad de navegación en el arroyo. Probablemente, al retirar parte de escollera, la navegabilidad pueda ser un poco peor. El pasaje de arena se va a dar en zonas donde hay un poquito menos de profundidad, más allá de que las profundidades en esa zona del Río de la Plata crecen muy lentamente. Por algo la escollera tiene 400 metros y en otros lugares del Río de la Plata, más oceánicos, con desarrollo de escollera menor, obtiene esas profundidades.

Las condiciones actuales de accesibilidad no son buenas; con la obra que se está haciendo no van a mejorar, quizá, tengan un matiz un poquito negativo. Me parece que no va a ser significativo. Tal vez más significativo sería un oleaje en determinado sector que acumule arena del lado oeste de la escollera.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, como la iniciativa ahora está en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, está analizando una posible solución que requerirá una importante cantidad de dinero, que no afectaría el desarrollo turístico que se ha armado en la zona, más allá de que implique la

intervención de 140 metros de escollera. Es decir que existe vocación por parte del Estado en cuanto a laudar el tema debido a que no se realizó ningún estudio cuando se llevó a cabo la obra. ¿Esto es así, ingeniero Nario?

SEÑOR NARIO (Alejandro).- Sí.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, esto quedaría de esta forma y nos ayudaría a interactuar entre las partes. Acá ha venido gente de San José y de Colonia. Es bueno que podamos mantenernos informados. Se han dado respuestas que van en beneficio de las dos partes.

SEÑOR NARIO (Alejandro).- Cuando se estaba buscando alguna solución, desde el Poder Ejecutivo siempre se trató de contemplar la situación de ambas márgenes. Sabemos que es un tema sensible y no siempre es fácil hacerlo. Quizás, para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hubiera sido más sencillo cumplir con la resolución judicial, eliminar toda la escollera y lavarse las manos. Pero entre ambos Ministerios se hizo el esfuerzo para buscar hasta dónde se podía ir para afectar lo menos posible la calidad de las playas de San José. A su vez, había que reconocer una cuestión histórica y justa: que las playas de Colonia se vieron afectadas. Sabemos que se generan sensibilidades en ambos lados, pero no debe ser un elemento de separación entre comunidades, que lo ven desde distintas ópticas. Todos nos hemos esforzado por solucionar eso.

SEÑOR COLOM (Carlos).- Comparto plenamente lo que ha expresado el ingeniero Nario. A veces es necesario llegar a soluciones lo más balanceadas posibles entre los actores involucrados, vinculadas con las intervenciones del hombre en algunos lugares.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esperamos que pronto tengamos noticias sobre este tema.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth).- Ya que contamos con la presencia de los dos técnicos que representan a dos Ministerios vinculados a los temas costeros, quiero aprovechar para hacer una pregunta.

El ingeniero Nario expresaba que la comisión que está estudiando una metodología para abordar los problemas de la erosión en la costa, dentro de un mes finalizaría su labor. Me parece que sería bueno que una vez finalizado el trabajo, el equipo técnico que participó nos hiciera una presentación de las conclusiones y los resultados a los que arribó, así como también del abordaje que se hará. Los aquí presente, así como otros compañeros, somos representantes de todos los departamentos. Para quienes somos de la costa es importante tener información para saber cómo se va a abordar con las intendencias, gobiernos departamentales y municipales.

Como el ingeniero Colom es el gerente coordinador de planeamiento y proyectos portuarios quiero aprovechar para hacerle algunas consultas.

En Maldonado hay interés en tener un puerto de cruceros. Existe opinión generalizada tanto en el sector turístico como en los representantes de distintos sectores políticos en cuanto a la necesidad de contar con un puerto de cruceros. Como ustedes saben, hoy los desembarcos se producen en el puerto de Punta del Este o en Parada 3, a través de los servicios de tender, es decir, pequeñas embarcaciones que van hasta el crucero, con los problemas que esto significa. Para las empresas que se dedican al turismo, el hecho de que no se pueda atracar el crucero en el muelle es un punto desfavorable cuando presentan a Punta del Este dentro de los circuitos de los cruceros. También ha traído importantes problemas prácticos. En varias oportunidades han desembarcado turistas y luego, debido a las condiciones climatológicas, no pudieron regresar al buque porque las pequeñas embarcaciones no pueden hacer el traslado y ha sido necesario llevarlos en ómnibus desde Punta del Este al puerto de Buenos Aires. De más está decir el inconveniente que eso significa desde el punto de vista turístico no solo para Maldonado y Punta del Este, sino para todo el Uruguay. El señor intendente, ingeniero Antía, ha planteado este tema al señor ministro Rossi, también a la señora ministra Liliam Kechichian y, en general, hemos encontrado que hay una opinión favorable a la necesidad de ese puerto. Después se discutirá técnica y comercialmente cuál es el mejor punto en la costa de Maldonado.

Quiero saber si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha avanzado algo en este tema. Quien habla lo planteó en oportunidad de la discusión del proyecto de ley de Presupuesto quinquenal y propuso introducir

allí un artículo que instara a esa Cartera a avanzar en un anteproyecto -ni siquiera estamos hablando de licitar ni de la concreción de la obra- para así poder llegar a un estudio y a una conclusión en este sentido.

Otro tema tiene que ver con la isla de Lobos -el intendente también lo planteó personalmente al señor ministro Rossi-, donde existe la necesidad de realizar obras pequeñas de acondicionamiento del muelle para poder realizar visitas guiadas debidamente controladas, con todo el respeto por el ecosistema que significa la colonia de lobos, con la guía de oceanógrafos y de biólogos para poder disfrutar de la riqueza de la biodiversidad con las debidas garantías de preservar el ambiente.

Quisiera conocer si se ha trabajado o existe alguna idea de avanzar en ese sentido. Son dos temas muy importantes para Maldonado y nos gustaría ir en el camino del trabajo en conjunto con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR CARRASCO BRIOZZO (Andrés).- Mi planteo es para el ingeniero Alejandro Nario y tiene que ver con el proyecto que se desarrolla sobre el arroyo El Potrero, denominado Marinas de Punta del Este, que afecta a una zona de 40 hectáreas, al que, a su vez, en una segunda presentación, le fue autorizado a utilizar 3 solares de 150 metros de faja costera, de dunas, lo que sin lugar a dudas afectará la playa, el ambiente de la desembocadura del arroyo el Potrero y el propio ecosistema hacia la laguna del Sauce, con lo que la misma significa para Maldonado.

Este proyecto fue presentado inicialmente en el año 1991 y debe haber tenido un estudio de impacto ambiental completamente distinto, con requisitos y exigencias que hoy en día no serían válidos. Sin embargo, cada poco tiempo viene una nueva autorización provisoria.

Entiendo que no se ha hecho una revisión apropiada a nivel ambiental -como se debió hacer-; inclusive, no sé si el proyecto llegó a la Dinama.

La pregunta es si este proyecto está a estudio de ustedes y cuál es el resultado del mismo para poder dar la habilitación para su ejecución.

SEÑOR COLOM (Carlos).- Aclaro que yo estoy aquí porque al director Nacional de Hidrografía, ingeniero Jorge Camaño, le fue imposible concurrir ya que fue intervenido quirúrgicamente en el día de ayer.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero aclarar que nosotros los convocamos por el tema relativo a la escollera del Cufré. Los diputados tienen todo el derecho de hacer preguntas, pero si los invitados no están en condiciones de responderlas, pueden no hacerlo.

SEÑOR COLOM (Carlos).- No tengo ningún inconveniente; quería aclarar que las respuestas sobre este tema serán de carácter personal ya que no puedo, ni debo, involucrar a las autoridades políticas del Ministerio.

Somos conscientes de que en la isla de Lobos existe un muelle en una situación bastante expuesta porque no está en el interior de una obra de protección; ha sufrido el embate de los tiempos y hoy no tiene condiciones de utilización alguna.

En este momento estamos trabajando en lo que podría ser un proyecto de reparación que implica hacer relevamientos que también son complejos de realizar en el lugar. Hay que saber en qué tipo de suelo se va a apoyar porque si apoya sobre suelos finos y no alcanza la roca al poco tiempo, al año, a los dos años, a los tres años, forma socavaciones, como probablemente haya ocurrido en parte de la obra que ha sido afectada por un sinnúmero de temporales. Las previsiones que tenemos, inclusive con alguna estimación presupuestal, es procurar ejecutar esa obra en el próximo año, siendo prudente el comentario porque tenemos alguna intención de hacer algo este año, sin perjuicio de que, en lo personal, creo que no va a ser posible llegar a tiempo. Además, también debemos solucionar los tiempos administrativos de contratación que, como todos sabemos, nunca son breves.

Respecto a tener una terminal para cruceros, es un tema que la Dirección Nacional de Hidrografía ha estudiado. Es un tema muy amplio que nunca se acaba de considerar. Yo que soy muy malo para las fechas recuerdo que cerca del año 2000 -cuando digo esto significa que puede haber sido tanto en 1998 como en 2003- se contrató un estudio de consultoría para estudiar distintas alternativas de terminales para cruceros. El problema de este tipo de terminales es que hoy -está claro por cómo funciona el puerto de Punta del Este y lo mismo valdría para el otro puerto de la zona que es el puerto de Piriápolis- ninguno de nuestros puertos tiene condiciones, en sí mismo, con la obra de protección con la que cuentan, como para que pueda ingresar una embarcación de ese porte -tanto por su eslora, su manga, como fundamentalmente por su calado- y albergarla allí. O sea que generar una terminal de cruceros implicaría hacer obras de protección en algún lugar, que podrá ser anexo o próximo a alguna de esas terminales o puertos o en algún otro sitio.

En los estudios que se han hecho se evaluaron distintas alternativas de posibles lugares de implantación. Como toda obra portuaria, tiene la complejidad de encontrar los lugares más aptos desde el punto de vista de poder alcanzar las profundidades fácilmente, para que el techo de roca no moleste después si hay que hacer un dragado, etcétera. También hay que tener en cuenta las afectaciones que puede tener una terminal de cruceros en la interfase puerto- ciudad o puerto- zona balnearia, porque implica hacer construcciones, tráfico de vehículos, etcétera. La actividad de cruceros es simple pero compleja porque, sobre todo cuando el barco se va, concentra en el mismo momento a mil, dos mil o tres mil pasajeros.

Otro comentario que puedo hacer al respecto es que cualquiera de esas obras, en la alternativa que sea, desde el punto de vista presupuestal, es muy onerosa. No estoy en condiciones de decir, ni puedo hacerlo, si se está en la vocación, o no, de disponer de ese dinero, pero son obras que, sin asustarse, en cualquier caso andan arriba de los US$ 50.000.000, US$ 100.000.000, o capaz que más, en función de la ubicación. Lo que es costoso en la obra portuaria es lo que nosotros llamamos infraestructura portuaria, es decir, fundamentalmente la obra de abrigo y los dragados. Hacer un muelle igual es muy costoso, pero no está a la par de los órdenes de infraestructura que lo otro involucra.

En cuanto al planteo de alguna dificultad en la operativa actual que se da en el puerto de Punta del Este con relación a las embarcaciones auxiliares, es decir, los tender que hacen el transporte de personas desde el crucero, que queda fondeado en boca chica o en boca grande, al puerto -capaz que por no estar en la parte de administración portuaria no soy el más indicado para precisarlo-, soy consciente y tengo conocimiento de que ha habido algunas situaciones del tipo de la que describió la señora diputada, pero en general son escasas porque quien toma la decisión de desembarcar a los pasajeros es el capitán del barco, la propia agencia marítima, y tienden a ser extremadamente conservadores con todos los pronósticos climáticos.

De todas maneras, recuerdo un incidente que fue complejo de resolver en cuanto a su logística -diría que fue un accidente- hace siete u ocho años. Un crucero que estaba fondeado frente a Punta del Este sufrió un incendio que ocasionó un desperfecto grande. Hubo que implementar toda una logística de emergencia: hacer que la gente desembarcara por el puerto y que las agencias de turismo trataran de distribuirla o de generar otros traslados porque no podía volver al barco. En estos casos, manejar dos mil o tres mil personas es complejo por la capacidad hotelera y otro montón de aspectos.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth).- Agradezco la buena disposición del ingeniero de responder porque sabemos que fue convocado por otro tema; quisimos aprovechar esta oportunidad

Sabemos que la de la terminal de cruceros sería una inversión muy importante, entonces, nos gustaría saber si ese proyecto no se manejó dentro de los PPP o dentro de una concesión de obra privada.

SEÑOR COLOM (Carlos).- Tengo conocimiento de que en el pasado hubo una iniciativa privada para desarrollar una marina deportiva con terminal de cruceros; se iba a radicar en la zona de Punta del Chileno pero la iniciativa no prosperó. En general, en cuanto a iniciativas privadas, es complejo para el inversor tener una fórmula económica que rescate los costos de la infraestructura portuaria básica - escollera, dragado, etcétera- que es muy costosa.

SEÑOR DELSA (Paulino).- Cuando la señora diputada Elisabeth Arrieta dijo que los turistas tuvieron que ir a Buenos Aires para poder tomar de vuelta el crucero, me surge la siguiente pregunta: ¿el puerto de Montevideo no es eficaz para eso?

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth).- El tema es que en ese caso particular el circuito del buque no tenía previsto atracar en Montevideo sino que iba desde Punta del Este directo a Buenos Aires.

SEÑOR NARIO (Alejandro).- El proyecto que menciona el señor diputado Andrés Carrasco Briozzo tuvo una autorización ambiental previa en el año 2000, la Resolución ministerial Nº 651/2000, que tuvo la particularidad de que no establecía un tiempo perentorio. Hoy en día en cualquier resolución ministerial de autorización ambiental previa se pone un plazo para comenzar las obras y de lo contrario el permiso caduca. Eso no sucedió en el año 2000 y, por lo tanto, desde el punto de vista administrativo existía un permiso ambiental casi eterno para hacer el proyecto que se presentó en esa resolución ministerial. Sin embargo, en octubre de 2014 la empresa presentó una modificación al proyecto original que la administración comenzó a estudiar. Se le fueron haciendo diversas consultas pero las últimas, que se realizaron en diciembre de 2015, no fueron respondidas. Lo que el inversor alegó es que como había caducado el permiso de DNH, en realidad entendía que no se podía presentar, y lo que hicimos en abril de 2016 fue hacer un nuevo pedido de información para poder tomar una decisión desde el punto de vista ambiental. Lo que se pidió principalmente tenía que ver con la modelación que se hizo en cuanto a cómo esa obra afectaría la costa. Hay una serie de aspectos técnicos vinculados al modelo que utilizan, que es el génesis, y otros aspectos materiales que ellos presentaron para que la administración pudiera evaluarlos, que no estaban claros.

Existen otros asociados al proyecto en sí mismo y a los componentes de tierra, principalmente, que son los que tienen un nivel de definición menor, ya que para poder evaluar el impacto urbanístico y demás necesitamos más información asociada al flujo vehicular, al impacto del tránsito en la vía local, a la caminería interna, a las casas y edificios de viviendas, al componente sanitario, a las disposiciones finales de las aguas, a los tanques de agua potable, así como profundizar el análisis de los aspectos paisajísticos asignados por el proyecto, la afectación del ecosistema arroyo Potrero, la afectación derivada de las ocupaciones de suelo por porcentaje de superficie afectada, el permiso de OSE para conectarse a la futura red de saneamiento y otra serie de información que se solicitó y que a la fecha no se ha presentado.

Desde el punto de vista ambiental se está evaluado el proyecto; no es que esté vigente el anterior sino que simplemente no se ha presentado la información que en reiteradas ocasiones la administración ha solicitado. Desde nuestro punto de vista esa es la situación. En general, lo que sucede con estos proyectos es que se pone un plazo equis y si se sigue sin presentar la información el expediente se archiva. No digo que esto vaya a suceder; solo comento lo que pasa cuando después de una serie de requisitos y de solicitar la información no se responde.

SEÑOR CARRASCO BRIOZZO (Andrés).- La consulta era básicamente desde el punto de vista ambiental y por lo que entiendo la habilitación ambiental no está otorgada y no se tendría permiso para construir el proyecto ejecutado.

Consultaría si se nos puede dejar el informe mencionado.

SEÑOR NARIO (Alejandro).- No tenemos problema en dejarlo; es la notificación que se hizo al proponente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor director Nacional de Medio Ambiente, ingeniero Alejandro Nario, y del gerente coordinador de planeamiento y proyectos portuarios, ingeniero Carlos Colom.

(Se retiran de sala el señor director nacional de Medio Ambiente, ingeniero Alejandro Nario, y el gerente coordinador de planeamiento y proyectos portuarios, ingeniero Carlos Colom)

——Podríamos armar la agenda de nuestra próxima sesión, que será el miércoles 2 de junio. Habíamos propuesto convocar a la señora ministra de Turismo para que hiciera un informe y formularle las preguntas que consideremos necesarias.

(Apoyados)

——Entonces, convocaremos a la señora ministra, así como lo hicimos con las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas, para una de las sesiones del mes de junio, que serán tres.

Por otra parte, tenemos un tema relacionado con los viajes. Si no entendí mal, la señora diputada Arrieta asistirá a Perú por una invitación directa.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

——La idea sería analizar la agenda con los eventos turísticos más importantes para el país, a fin de que una delegación de la Comisión pueda acompañar al Ministerio. Quedamos a la espera de la resolución de comparecencia de los Ministerios de Turismo y de Economía y Finanzas, y nos queda pendiente analizar el trabajo que se viene realizando en la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración sobre el proyecto de ley del corredor inmobiliario, así como lo que se viene trabajando en la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología, respecto a las plataformas digitales, ya que hoy en día todo pasa por ellas.

Se levanta la reunión.